NATIONAL LIBRARY
CANADA
BIBLIOTHÈQUE NATIONALE

# DISCOURS

DE

# M. WURTELE

SUR LES RÉSOLUTIONS CONBERNANT LE

## CHEMIN DE FER DE QUEBEC, MONTREAL, OTTAWA & OCCIDENTAL.

---

M. L'ORATEUR,

Je ne puis laisser prendre le vote sur la question importante qui occupe en ce moment la chambre sans exprimer les opinions que j'ai sur ce sujet. Mais comme je vois, par l'horloge qui est en face de moi, que l'heure est déjà avancée, je promets de ne pas occuper très longtemps votre temps et celui des honorables membres.

Les résolutions qui nous occupent peuvent se diviser en deux catégories. La première se rapporte au tracé du chemin entre Maskinongé et Montréal ; et l'autre, au mode à être employé pour la perception de cette partie du fonds consolidé des chemins de fer qui est composé des souscriptions municipales mentionnées dans l'acte autorisant la construction du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. Je vais donc considérer séparément ces deux divisions de la mesure qui nous occupent.

Je ne parlerai pas des trois dernières résolutions, dont l'objet est de réduire le nombre des commissaires et de mettre le chemin sous la surveillance d'un seul commissaire, qui devra être un des membres du Conseil Exécutif, aussitôt que les travaux seront assez avancés pour le permettre, parce qu'elles ne soulèvent ni opposition ni discussion.

Et d'abord quant au tracé.

En nous occupant de ce sujet nous devons voir en premier lieu s'il y a dans le tracé que le gouvernement a adopté violation d'aucune promesse et ensuite si le tracé adopté est le meilleur dans les intérêts de la Province.

Il y a un grand nombre d'années, la compagnie du chemin de fer de la rive nord a été incorporée dans le but de construire cette partie du chemin qui s'étend de Québec à Montréal, sans que la localisation du tracé entre ces deux cités fut néanmoins décidée. Quand cette compagnie, en 1875, a reconnu son impuissance à construire le chemin, et a dû céder ses droits au gouvernement, nul plan fixant le tracé du chemin en haut des Trois-Rivières n'avait été déposé et par conséquent nul tracé n'avait été définitivement

AC921
P3
No 0104
P***



adopté. Le statut de 1875 relatif à la construction du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental décrète que le « chemin de « fer sera construit partant du port « de Québec et s'étendant depuis « l'eau profonde du dit port, via « Montréal, au point dans le comté « de Pontiac qui paraîtrait le plus « avantageux pour relier dans la « suite le chemin de fer à la portion « subventionnée du chemin du Cana- « da Central. »

Le statut fixe deux points, Québec et Montréal, qui doivent être reliés par le chemin, mais il n'établit pas le tracé entre ces deux points et n'indique pas la route par laquelle le chemin devait arriver à Montréal. Il s'agit maintenant d'établir le tracé à être suivi pour conduire ce chemin de Maskinongé à Montréal. Montréal prétend que le chemin doit passer par le Bout de l'Ile et que la construction du chemin en suivant cette ligne est une des conditions de sa souscription d'un million. Voyons si tel est le cas.

En 1872, il existait une compagnie alors nommée la compagnie du chemin de fer de colonisation du nord de Montréal, dont le but était de construire un chemin de fer depuis Montréal jusqu'à Aylmer, avec un embranchement à Saint-Jérôme. C'était une compagnie distincte de la compagnie du chemin de fer de la rive nord, n'ayant aucun contrôle sur la direction des affaires de cette dernière compagnie. Dans le but de favoriser la construction du chemin de fer de Montréal à Aylmer, et de l'embranchement de Saint-Jérôme, la cité de Montréal, par un règlement ratifié par les électeurs municipaux, a souscrit $1,000,000, à condition que le chemin serait commencé au port de Montréal, en dedans des limites est de la cité, et se continuerait jusqu'à Hull, et que la gare et les ateliers seraient placés près du port ; et aussi que le chemin de fer de la rive nord se relierait au chemin dans les limites est ; mais il n'y a aucune condition que le chemin de fer de la rive nord devait passer par le Bout de l'Ile.

J'ai entendu plusieurs des honorables membres de cette chambre dire que, quand le règlement a été ratifié par les électeurs municipaux, on leur avait promis que le chemin de la Rive Nord viendrait à Montréal par la voie du Bout de l'Ile : mais si telle chose a été dite, si telle promesse a été faite aux électeurs, cela a été fait sans autorité quelconque. Aucun document n'existe comportant engagement de qui que ce soit à cet effet.

Et tout au contraire, en 1872, quand le règlement a été voté, il était incertain si le chemin serait construit ou non. Le règlement a été adopté par la corporation de Montréal le 3 avril 1872, et le contrat pour la construction du chemin de la Rive Nord n'a été signé que le 5 du même mois. Ce contrat lui-même n'établit que les deux extrémités du chemin, laissant le tracé entre ces points indéterminé.

Voici les mots mêmes du contrat entre la Compagnie et MM. Smith, Kenth & Dunlop, qui ont plus tard cédé leur contrat à M. McGreevy : « Pour la construction du chemin « de fer connu et désigné sous le « nom de chemin de fer de la Rive » Nord, s'étendant depuis un point « à ou près du marché St-Paul, dans « le quartier St-Pierre de la Cité de « Québec, jusqu'à un point à ou « près de la limite Nord-Est de la « Cité de Montréal. »

Et dans les devis l'on trouve que « le point de départ de la ligne « principale du chemin de fer de la « rive Nord sera à ou près du marché « St-Paul, dans la cité de Québec, à tel « endroit designé par la compagnie, « et le terminus sera aux ou près des « limites Nord-Est de la cité de Mont- « tréal et à tel endroit que la compa- « gnie désignera ; et que la localisa- « tion de la ligne entre le point de dé- « part et le terminus sera faite sous la « direction et surveillance de l'ingé- « nieur en chef sujet à l'approbation « du bureau des directeurs. »

La compagnie du chemin de fer de la rive nord, qui seule pouvait contrôler la localisation du chemin, n'a pas pourvu par le contrat pour la construction du chemin que la ligne passerait par le Bout-de-l'Ile, et la compagnie n'a jamais promis par résolution ou autrement que la ligne y passerait.

La votation sur le règlement a eu

lieu du 29 avril au 10 mai 1872, et alors les dispositions du contrat étaient publiques et devaient nécessairement être connues par les électeurs municipaux.

Ce que Montréal voulait dans le temps, c'était d'avoir une voie de communication sur la Rive Nord de l'Ottawa avec Hull et Ottawa et pas autre chose.

Quand les deux compagnies se sont trouvées dans l'impossibilité de construire leurs chemins, il y a eu des pourparlers et des négociations avec le gouvernement, auxquelles la corporation de Montréal a pris part, c'était en 1875 ; et alors, parmi les conditions auxquelles cette corporation a consenti à payer la balance du million souscrit pour le chemin de fer de colonisation du nord, si le gouvernement entreprenait de compléter ce chemin, se trouvait celle-ci qui a été acceptée : « L'endroit où le chemin de fer de « la rive nord se reliera au chemin « de fer de Montréal, Ottawa & Occi- « dental, sera dans les limites est de « la ville de Montréal, et le terminus « principal du dit chemin de la rive « nord sera dans la ville de Mont- « réal. »

Et cette condition, qui était la seule ayant rapport à la ligne de la Rive Nord, a été adoptée à l'unanimité par la corporation de Montréal, le 17 septembre 1875. Que la jonction des deux chemins fût dans les limites est de la ville de Montréal, est une chose ; mais que le chemin de la Rive Nord doive passer par le Bout de l'Ile est une autre chose, et une chose toute différente de la première.

La ligne par le Bout-de-l'Ile n'a donc jamais été une condition, ni par le règlement ni par la convention de 1875 entre le gouvernement et la corporation.

Quelques mois plus tard, le statut autorisant la construction du chemin de fer par le gouvernement a été passé ; ce statut rendait obligatoire que le chemin passât à Montréal, mais il ne fixait d'aucune manière sa localisation entre Montréal et Québec. Il donnait effet néamoins à la convention entre la corporation de Montréal et le gouvernement que je viens de mentionner.

Je répète que lors de la votation du million souscrit par Montréal, il n'appert pas qu'aucune promesse ait été faite, que le chemin passerait par le Bout de l'Ile ; que le règlement adopté ne contient aucune condition à cet effet ; et que plus tard le gouvernement n'a fait aucune promesse et n'a pris aucun engagement dans ce sens ; mais en même temps je dis que les conditions auxquelles Montréal a voté son million et en considération desquelles elle a consenti à en payer la balance au gouvernement doivent être exécutées fidèlement par le gouvernement et j'ai confiance qu'elles le seront. Ces conditions sont : Que la gare doit être dans les limites est de la cité, et que l'on devra y construire les ateliers.

Comme il n'y a eu ni engagement, ni promesse de la part du gouvernement que le chemin de fer passât par le Bout l'Ile, le gouvernement avait entière liberté de choisir le tracé qui pouvait être le meilleur, et qui coûterait le moins cher entre Maskinongé et Montréal.

Il ne nous reste donc qu'à voir quelle est la meilleure ligne de Maskinongé à Montréal.

Ceci est un sujet qui est du ressort des ingénieurs ; il s'agit de constater d'abord quelle sera la meilleure ligne pour le mouvement des trains, et ensuite quelle ligne sera la plus économique dans sa construction.

Comme je n'ai pas d'expérience dans cette matière, je dois m'en rapporter à l'opinion d'ingénieurs qui, comme MM. Light et Flemming, occupent une position distinguée dans le génie civil, et au témoignage d'hommes compétents.

La ligne par Terrebonne et la Rivière des Prairies, est environ 3 1/5 milles plus longue que celle par le Bout de l'Ile ; mais d'un autre côté on évite un pont tournant ou un pont fixe d'une hauteur de 36 pieds au-dessus de la ligne des plus hautes eaux, et depuis Maskinongé jusqu'à Terrebonne, au lieu d'avoir un chemin exposé à être submergé à quelques endroits et ayant en outre un nombre considérable de courbes, l'on a un chemin sur une ligne par-

faitement droite, de St-Barthélemy à Terrebonne, qui n'est pas exposée aux inondations. Ce chemin sur une ligne droite, a, au dire des ingénieurs, une grande supériorité. C'est sur un tel chemin que l'on peut obtenir la plus grande vitesse ; et les lignes courbes augmentent considérablement l'usure du matériel roulant et des lisses, ainsi que les risques de déraillement.

M. Light, dans son rapport du 14 décembre dernier, au sujet du coût des quatre tracés parmi lesquelles le gouvernement avait à choisir, nous dit que le tracé du Bout de l'Ile coûterait $1,298.986 et que celui de Terrebonne ne coûterait que $1,094.537, ce qui donne un avantage de $204,449 à celui-ci.

MM. Light & Flemming se prononcent pour ces raisons en faveur du tracé par Terrebonne.

J'ai eu dernièrement occasion de venir d'Ottawa par la section de Montréal du chemin, et j'ai fait le trajet en compagnie de M. Brydges. Ce monsieur, qui a certainement la plus grande expérience en matière de chemin de fer, m'a exprimé une opinion favorable de la manière dont le chemin est construit ; et c'est avec plaisir que je déclare qu'il m'a dit que le chemin était un des mieux et des plus solidement construits qu'il y ait en Canada. En parlant de la question du tracé, il m'a dit que sous le rapport du génie civil, il ne pouvait pas y avoir de doute que le tracé par Terrebonne était préférable à celui du Bout de l'Ile.

Les rapports des ingénieurs, et l'opinion d'hommes d'expérience en matière de chemins de fer que j'ai pu consulter arrivent à la même conclusion et cette conclusion c'est que le tracé adopté par le gouvernement est le meilleur pour l'exploitation du chemin, et celui qui doit coûter le moins.

Je suis par conséquent en faveur de la première résolution, qui localise le chemin par la voie de Terrebonne, et qui déclare que le chemin doit venir en droite ligne de Terrebonne à Montréal. Je suis content de voir qu'elle confirme la condition arrêtée entre Montréal et le gouvernement, qui pourvoit à la construction, dans les limites est de la cité, d'un atelier pour les besoins du chemin.

Avant de terminer avec cette partie des résolutions, je désire, M. l'orateur, ajouter quelques mots sur le projet, débattu depuis quelques temps, de la construction d'un embranchement entre Terrebonne et Ste-Thérèse.

On assiste en ce moment à un curieux spectacle ; les deux cités de Québec et de Montréal poussent de hauts cris ; chacune d'elles prétend qu'elle va être sacrifiée : Québec, si cet embranchement n'est pas fait, et Montréal, s'il est construit. Telle qu'est la loi aujourd'hui, le gouvernement ne peut pas le construire, et Québec, qui n'a souscrit que pour un chemin n'allant qu'à Montréal, ne peut pas exiger cet embranchement comme un droit. Mais le commerce qui ne cherche pas les lignes qui favorisent les intérêts nationaux ni celles qui favorisent les intérêts de localités, mais qui prend toujours la ligne la plus économique, et celle qui, par conséquent, donne le plus de profit au commerçant, exigera la construction de cette ligne aussitôt que le besoin s'en fera sentir. Québec devrait être satisfait de savoir qu'aussitôt que le besoin se fera sentir cet embranchement sera certainement construit.

Je ne vois pas dans la construction de cet embranchement un danger pour le commerce de Montréal. Avec les avantages que Montréal possède pour les chargements elle aura toujours la grande part du trafic. Et ça ne fera pas plus de mal à Montréal, que le fret et les voyageurs de l'Ouest en destination de Québec passent par cet embranchement, que s'ils passaient par la cité sans y arrêter. L'embranchement se fera en temps opportun ; Québec aura ce qu'il demande à grands cris, et Montréal ne devra pas en être jalouse. Et les mêmes raisons feront construire un embranchement qui reliera la section de Montréal du chemin avec le chemin de fer du Grand Tronc à la pointe St-Charles. Le besoin des communications en hiver avec l'Océan, soit à Halifax, soit à Portland, l'exigera certainement avant qu'il s'écoule un grand nombre d'années. Cela ne

plaira pas à Québec, mais les exigences du commerce le feront faire.

Je procède maintenant à la seconde division du sujet qui nous occupe ; c'est cette partie des résolutions qui a pour but de donner suite aux engagements des municipalités envers le Gouvernement.

Avant de considérer le mérite des résolutions en question, il convient de constater d'abord ce que c'est que l'on propose de faire. Cherche-t-on à imposer de nouvelles obligations aux municipalités ou à changer les effets des obligations qui existent actuellement, ou cherche-t-on simplement à régler le mode d'exécution de contrats antérieurs entre les municipalités et le gouvernement ? Eh bien ! la simple lecture des résolutions nous montre que leur but n'est pas d'imposer de nouvelles obligations ; mais qu'il est uniquement de fournir au gouvernement un moyen pratique et expéditif d'avoir à sa disposition, pour la construction du chemin de fer, cette partie du fonds consolidé des chemins de fer qui est composé des souscriptions municipales.

J'ai entendu un honorable membre de cette chambre, dire pendant ces débats, que les résolutions étaient arbitraires et contraires au principe du droit parce qu'elles changeaient les contrats qui existent entre le gouvernement et les municipalités, et qu'il y aurait conséquemment rétroactivité ; et il a cité Marcadé à l'appui de sa thèse. Personne ne conteste le principe qu'une loi nouvelle ne doit pas changer les conditions essentielles, ni les effets d'un contrat antérieur ; mais comme les résolutions ne changent aucune des conditions essentielles des règlements et ne cherchent pas à changer l'effet des obligations des municipalités, la citation ne saurait avoir d'application.

Mais, si une loi nouvelle, d'après les principes du droit ne doit pas changer les conditions essentielles et les effets des contrats antérieurs, il est également vrai que la loi nouvelle peut régler le mode d'exécution des contrats antérieurs. Puisque un de mes honorables collègues dans cette chambre a cité un auteur à l'appui de ses avancés, je me permettrai à mon tour de citer Demolombe à l'appui de ce que je viens de dire. Voici ce que l'on trouve aux Nos 56, 57 et 59 du premier volume de cet auteur : « Il est vrai que « la loi nouvelle peut régler le *mode* « *d'exécution* des contrats antérieurs, « et quelquefois même soumettre « l'exercice et la conservation des « droits antérieurement acquis à des « diligences, à des formalités par elle « introduites, telle qu'une inscription « hypothécaire, un inventaire, etc. « Mais il faut, pour qu'une telle « application soit exempte de rétro- « activité, qu'il ne s'agisse, en effet, « que du *mode d'exécution*, et que, au « lieu de *régler* seulement, on ne *crée* « pas une condition résolutoire dans « un contrat antérieur par et simple « .....

« On a proposé, à cet égard, une « distinction entre *les effets* et *les* « *suites* d'un contrat. *Les effets* se- « raient toujours régis par la loi en « vigueur à l'époque du contrat ; et « *les suites*, au contraire, par la loi « nouvelle.....

« Mais il est essentiel de ne pas « confondre le *fond* avec la *forme* ; le « *droit lui-même* avec l'*exercice du* « *droit*, ce qui est enfin *decisorium* « avec ce qui n'est que *ordinatorium*. « En effet, ce qui concerne la *forme* « *de procéder* est réglé, même à l'é- « gard des droits antérieurement « acquis, par les lois en vigueur à « l'époque où ces droits sont exercés. « On ne peut pas dire que les parti- « culiers aient eu spécialement en « vue les formalités de procédure et « d'exécution telles qu'elles étaient « réglées par les lois, au moment où « leurs droits et obligations ont pris « naissance. »

Je dis donc, et je m'appuie pour cela sur l'auteur éminent que je viens de citer, qu'une loi qui changerait les conditions des obligations des municipalités serait une loi rétroactive ; mais dès qu'une loi nouvelle ne touche pas aux conditions essentielles, et que ses dispositions sont seulement destinées à fournir, dans l'intérêt général, un mode d'exécution plus prompt et plus économique, qu'il n'y a pas de rétroactivité.

Les résolutions ne violent conséquemment aucun principe du droit.

Elles ne sont pas un jugement législatif contre les municipalités ; on ne cherche pas à imposer aux municipalités des obligations contrairement à leurs volontés ; on cherche à fournir au gouvernement un moyen de forcer les municipalités à remplir des obligations qu'elles ont consenti légalement et volontairement. Les règlements auxquels on désire maintenant donner suite effective, ont été approuvés et ratifiés par les électeurs municipaux conformément à la loi. Le règlement de la cité de Québec, contribuant un million à la construction du chemin de fer de la rive Nord, a été sanctionné par la législature en 1870, par l'acte 34 Vict.. chapitre 22, et il a été ensuite, en 1872, amendé par le conseil de la cité en vertu de l'autorité de ce statut. Les règlements autorisant les souscriptions pour aider à la construction du chemin de fer de colonisation du nord de Montréal ont tous été confirmés, sans opposition de la part des municipalités, par la législature en 1872, par l'acte 36 Vict., chap. 49. Aucune de ces municipalités n'a appelé de la confirmation législative donnée par ce statut, et on a laissé passer l'année dans laquelle on pouvait demander au gouvernement de la Puissance d'exercer son droit de veto, sans protester contre ses effets et sans en demander le désaveu.

Le désir et le but de la cité de Québec et des municipalités de St-Sauveur et de Trois-Rivières étaient de favoriser la construction d'un chemin de fer entre Québec et Montréal, avec un embranchement aux Grandes Piles ; et le désir et le but des autres municipalités étaient d'obtenir la construction d'un chemin de fer entre Montréal et Aylmer avec un embranchement à St-Jérôme. Toutes les conditions insérées dans les règlements, quant à l'époque à laquelle les compagnies devaient compléter leurs travaux, n'ont été insérées qu'afin de forcer les compagnies à y mettre l'activité désirable et d'assurer plus promptement l'achèvement des travaux.

En 1875, les deux compagnies se sont trouvées dans l'impossibilité de continuer les travaux qu'elles avaient commencés. Alors les municipalités intéressées ont prié le gouvernement de venir en aide à ces compagnies, et même, s'il le fallait, de construire lui-même les deux chemins de fer comme travaux publics. Les cités de Montréal et de Québec ont été les premières à faire cette demande et elles ont usé de toute leur influence pour induire le gouvernement à entreprendre la tâche ; et dans leur désir de voir terminer les deux chemins de fer auxquels elles avaient souscrit, ces deux cités ont offert et ont promis, nonobstant le laps de temps écoulé et le retardement dans l'exécution des travaux, de payer la balance de leurs souscriptions au gouvernement s'il en entreprenait lui-même la construction. Et les autres municipalités ont consenti, elles aussi, à payer sous les mêmes circonstances leurs souscriptions au gouvernement.

Quand, en 1875, cette législature a ratifié les cessions au gouvernement des droits de la compagnie du chemin de fer de la rive nord et de la compagnie du chemin de fer de colonisation du nord de Montréal, portant alors le nom de chemin de fer de Montréal, Ottawa et Occidental, et qu'elle a autorisé le gouvernement à construire le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, qui devait s'étendre du port de Québec, *via* Montréal, jusqu'à un point au-dessus d'Aylmer, dans le comté de Pontiac, avec embranchements aux Grandes Piles et à St-Jérôme, quand, dis-je, cela a été fait par cette législature, voici ce qui a été statué. La section 37 de l'acte 39 Victoria chapitre 2, déclare que les souscriptions en faveur des deux compagnies seraient appliquées à la construction du chemin de fer que le gouvernement entreprenait et payées au Trésorier de la Province. La sec. 38 statue que les corporations qui avaient souscrit ne seraient pas admises à plaider par voie d'exception, ou pour modifier leurs engagements, le laps d'une période de temps écoulé ou la négligence de la part des compagnies dans l'accomplissement des conditions sous lesquelles leurs souscriptions avaient été faites, mais que les règlements seraient obligatoires, et que les mu-

nicipalités seraient tenues d'émettre et de délivrer au trésorier leurs débentures pour le montant de leurs souscriptions respectives. La section 39 dit que ces souscriptions seraient reputées un placement fait sur le chemin de fer, portant intérêt à 5 par cent par an, payable selon que les revenus du chemin le permettraient, après le paiement des dépenses courantes et des intérêts des debentures pour $3,000,000 qui devaient être émises sur la garantie du chemin. La section 40, statue que les balances, ou la totalité, selon le cas, des sommes souscrites par les municipalités seraient payées par le trésorier aux commissaires du chemin et seraient employées par eux à sa construction.

Ce Statut n'a fait qu'enregistrer et confirmer la volonté et les conventions des municipalités; mais en même temps c'est un jugement solennel rendu contre les municipalités en faveur du gouvernement. Elles ont toutes eu connaissance de la mesure par la discussion qui a eu lieu ; loin de protester contre le bill, elles ont usé de toute leur influence pour en assurer la passation ; et toutes, elles ont laissé écouler l'année dans laquelle elles auraient pu en appeler, sans demander que le droit de veto fut exercé pour les soustraire aux dispositions qui les obligeaient de payer leurs souscriptions au gouvernement.

Cette obligation des municipalités de payer leurs souscriptions au gouvernement a été confirmée en 1876, encore sans protestation aucune de leur part, par l'acte 40 Vict. chap 2, concernant le fonds consolidé des chemins de fer, lequel déclare que les souscriptions municipales formeraient partie de ce fonds.

Si, en 1875, les municipalités avaient prétendu que leurs souscriptions étaient périmées, la Législature n'aurait jamais passé une loi pour donner validité à leurs reglements ; mais, loin de prétendre qu'elles étaient déchargées de l'obligation de payer leurs souscriptions, elles demandaient avec instance la construction du chemin, et offraient volontairement de payer leurs souscriptions au gouvernement.

Le jugement qui existe en faveur du gouvernement pour le paiement à son trésorier du montant des souscriptions est donc un jugement qui a été rendu avec l'assentiment des municipalités, et qui est aujourd'hui, par le laps de temps fixé pour l'appel, un jugement final. Quand la loi de 1876, établissant le fonds consolidé des chemins de fer a été passée, les municipalités intéressées avaient encore une occasion de protester contre l'obligation de leur part que la Législature avait sanctionnée et qu'elle avait acceptée ; mais encore dans cette occasion, au lieu de protester, elles ont donné leur appui, par la voix de leur représentant, à la mesure qui confirmait leur obligation de payer ces souscriptions au gouvernement.

Il résulta de ceci que le droit du gouvernement, d'une part, d'exiger les souscriptions, et l'obligation des municipalités, de l'autre part, de les payer existent ; et que ni législation ni procédés judiciaires ne sont nécessaires pour établir et constater les droits du gouvernement et l'obligation des municipalités.

Il ne s'agit dans le moment que de régler le mode d'exécution des contrats antérieurs, existant entre le gouvernement et les municipalités ; chose qui peut être, comme je l'ai déjà dit, réglée par une loi nouvelle, sans déroger aux principes de la justice et du droit.

On dit qu'une loi nouvelle n'est pas nécessaire pour la perception de ces souscriptions ; que les tribunaux sont à la disposition du gouvernement pour forcer les municipalités à remplir leurs obligations.

La compagnie du chemin de fer du Sud-Est, dont le chemin traverse le comté que j'ai l'honneur de représenter, sait ce que c'est que d'avoir recours aux tribunaux. Une partie de mon comté sait aussi, par une triste experience, ce qu'il en coûte. Un procès, à propos de la souscription de $150 000, fait par le comté de Drummond en faveur du chemin que je viens de nommer, a duré plusieurs années, et a couté plusieurs milliers de piastres à la paroisse de St. Guillaume d'Upton, laquelle a été détachée, en 1872, du comté de Drummond et annexée au comté d'Yamaska. Ce procès a eu

pour résultat, d'un côté, du nuire au crédit du comté de Drummond et à celui de la compagnie du chemin de fer et de gêner celle-ci dans ses opérations ; et d'un autre côté, d'augmenter le fardeau qui pesait sur les contribuables de la paroisse de St-Guillaume d'Upton, car en dernier lieu il a fallu non seulement pourvoir, au moyen d'une taxe, à la perception d'une somme d'au-delà de $20,000, laquelle était sa quote-part dans la souscription ; mais aussi au au paiement des milliers de piastres de frais encourus devant les tribunaux.

J'ai entendu souvent des personnes désireuses de détruire ou d'amoindrir le crédit non-seulement de nos municipalités mais aussi de notre Province, affirmer qu'il serait impossible de prélever des taxes pour subvenir au paiement des dettes municipales ou provinciales. Je crois qu'il est de mon devoir ici de déclarer que ces personnes malveillantes se trompent ; je mentionnerai ici le fait que non-seulement la paroisse de St. Guillaume d'Upton s'est imposé et a payé une forte taxe pour rencontrer sa quote-part de la souscription du comté de Drummond en faveur du chemin de fer du sud-est, mais que toutes les municipalités dans le comté de Drummond, paient aussi les taxes imposées sur elles pour cette fin. Le peuple de cette province n'aime pas à payer des taxes ; mais jamais il ne consentira à répudier les engagements que le gouvernement a contracté en son nom. Il tient à maintenir le crédit de la province ; et je crois qu'il s'imposera les sacrifices nécessaires à cet effet. Lorsque, à Saint Guillaume d'Upton, le conseil municipal s'est trouvé, par suite du procès dont j'ai parlé, forcé à payer de suite une somme d'au delà de $5,000, il s'est adressé à moi pour que je lui trouve un emprunt, afin de le soulager pour le moment de son fardeau. J'ai constaté qu'il était facile de négocier les débentures de la paroisse ; mais avant de compléter l'emprunt, les contribuables ont décidé entre eux qu'il valait mieux s'imposer de suite une cotisation et d'en finir, pour ne pas rester sous le poids d'une dette.

Je connais très-bien les sentiments des gens de la campagne et je sais qu'ils tiennent à l'économie dans l'administration des affaires publiques, et à éviter autant que possible la nécessité ou l'obligation de payer des taxes, mais je sais tout de même qu'ils ne consentiront jamais à répudier la dette publique ou à laisser le gouvernement dans l'impossibilité de faire honneur aux obligations du pays.

Je termine cette digression et je reviens au sujet qui nous occupe.

Si le gouvernement était obligé d'avoir recours aux tribunaux pour se faire livrer les débentures municipales, ou payer les souscriptions municipales, il ne verrait peut-être la fin des procès et des appels que dans huit ou dix ans ; dans l'intervalle, au lieu d'avoir en mains une somme de $1,969,-355.38, balance des souscriptions municipales, déduction faite du montant déjà payé aux compagnies par les corporations de Montréal et de Québec, dont il a besoin pour la construction du chemin de fer, le gouvernement serait obligé de négocier un nouvel emprunt et de mettre en jeu le crédit de la province. Pendant ce temps-là les municipalités qui ont souscrites en faveur des chemins de fer maintenant réunis et qui en profitent le plus, se soustrairaient à leurs obligations, et le fardeau en retomberait sur toutes les municipalités de la province, qui, pour la plupart, sont moins intéressées que celles qui chercheraient à éviter le paiement de leurs obligations solennelles. Ça serait une injustice aux municipalités de la rive sud et surtout à celles qui ont contribué à la construction des chemins de fer au sud du Saint-Laurent. On a besoin du montant que je viens de mentionner pour permettre au gouvernement de parachever le chemin de fer. Si donc les municipalités refusent de payer ou de donner leurs debentures au gouvernement, il faudra de toute nécessité, pour ne pas voir languir les travaux, prélever sur toute la province la somme requise. La province, parlant par la voix de sa législature, a décidé de construire le chemin de

fer depuis Québec jusqu'à Aylmer ; et lorsque cette décision a été prise, cette chambre comptait sur les $2,459,000, souscrites par les municipalités et cette chambre n'aurait jamais entrepris ces travaux importants et dispendieux, si elle n'eût compté sur la ponctualité des souscrivants à remplir leurs engagements à la lettre.

Le Gouvernement ayant entrepris la construction du chemin de fer à la condition que les municipalités lui paieraient leurs souscriptions, tout le reste de la Province a le droit d'insister, et s'attend même, à ce que la législature les force à payer, selon leurs promesses, et suivant les obligations contractées.

Maintenant, la loi que l'on propose est elle nécessaire ? Je regrette d'avoir à répondre que oui.

Il m'est pénible de dire que la corporation de Montréal paraît aujourd'hui vouloir éviter, s'il est possible, le paiement de la balance de sa souscription ; la corporation de Québec ne se rend pas à la demande qui lui a été faite par le Gouvernement pour le paiement d'une partie de sa souscription ; le comté d'Ottawa refuse de payer ; et je crains que les autres corps municipaux qui ont souscrit ne se laissent séduire par l'exemple des grandes municipalités que je viens de mentionner.

Montréal refuse de payer parce que la ligne du chemin ne passe pas par le Bout de l'Ile, malgré que la seule condition qui ait rapport au chemin de fer de la Rive Nord, tant dans le règlement que dans l'accord de 1875 entre le gouvernement et la corporation, était que les chemins de colonisation et de la Rive Nord ferait jonction dans les limites Est de Montréal.

Québec refuse de payer parce que la ligne doit passer par Montréal, où la loi exige qu'elle passe, au lieu d'éviter Montréal et de passer tout droit à Ste-Thérèse, et aussi parcequ'il prétend que le gouvernement lui devra le prix d'un terrain requis pour la gare, tandis qu'il ne peut y avoir de compensation, vu que ce prix est payable par l'entrepreneur du chemin.

Mais le gouvernement a besoin de toutes les souscriptions municipales pour le mettre en mesure de continuer et de parachever ce chemin. Dans ces circonstances, il devient donc nécessaire de mettre à la disposition du gouvernement, dans l'intérêt général, un mode prompt et économique, pour recouvrer les sommes qui lui sont dues par les municipalités.

Voyons maintenant quelles sont les dispositions des résolutions de la deuxième catégorie.

La seconde résolution répète ce qui a été statué en 1875, à savoir : que les règlements en vertu desquels les cités de Montréal et de Québec avaient souscrit, seraient obligatoires, et déclare que la convention entre le gouvernement et la corporation de Montréal du 17 septembre 1875, serait aussi obligatoire. Cette convention ne change aucune des conditions essentielles du règlement ; et, on ne peut, conséquemment, s'objecter à cette résolution.

La troisième résolution se rapporte à l'époque à laquelle les souscriptions doivent être payées, soit en débentures soit en argent. Comme les échéances mentionnées sont conformes aux règlements et aux stipulations convenues, cette résolution ne peut pas non plus souffrir d'objection.

La quatrième résolution déclare que le Lieutenant-Gouverneur en conseil jugera, quand les conditions auxquelles les différentes souscriptions ont été faites seront accomplies. On prétend que cette résolution est trop arbitraire et qu'elle donne trop de pouvoir au gouvernement ; mais il faut observer la question à être soumise au Lieutenant Gouverneur en conseil et décidée par lui, ne sera ni politique ni de parti ; et, dans ces circonstances, il m'est impossible de croire que l'on décidera autrement que d'après la plus stricte équité. Il ne faut pas oublier que le gouvernement représente également toutes les parties de la Province et n'a pas à servir des intérêts particuliers et qu'il ne peut être considéré comme partie dans la dispute, mais comme l'arbitre impartial entre les municipalités qui ont souscrit et le reste de la Province. Je suis informé que le Gouvernement à l'intention d'amender cette résolution de manière à faire faire un rapport sous serment

par des ingénieurs constatant si oui ou non, ou jusqu'à quel point les conditions ont été accomplies et de faire donner ensuite un avis de quinze jours à la municipalité intéressée avant que le lieutenant gouverneur en conseil prenne le rapport sous considération.

Les résolutions, depuis les clauses 6 à 10 autorisent le maire ou le préfet des municipalités qui ont souscrit, à signer et à livrer au gouvernement les débentures pour le montant de leurs souscriptions, dans le cas où la corporation refuserait de le faire ; et elles pourvoient à ce que les debentures soient signées par un syndic, au nom des municipalités, dans le cas où le maire ou le préfet refuseraient de signer. L'émission des débentures n'aura pas l'effet de rendre les municipalités responsables ; elles l'étaient déjà en vertu de leurs règlements et en vertu de l'acte de 1875. Chaque municipalité est tenue tous les ans de payer l'intérêt dû et la contribution au fonds d'amortissement. Cette obligation résulte de son règlement, confirmé par cette législature. L'émission des débentures n'aura d'autre effet que de permettre au gouvernement d'en réaliser le montant.

Les 11e, 12e et 13e résolutions pourvoient à ce que les porteurs de débentures, à défaut par une municipalité de payer l'intérêt, auront le droit, sur demande par écrit appuyée d'un affidavit constatant le défaut de paiement, de faire prélever d'une manière sommaire par le shérif sur les contribuables le montant requis et ces résolutions autorisent le shérif à procéder à la perception de ces arrérages avec intérêts et frais, de la même manière qu'il procede pour prélever le montant d'un jugement rendu contre une municipalité. La dette qui pourrait être ainsi prélevée par le shérif est une dette municipale ; et chaque contribuable est responsable pour sa quote-part. L'obligation de payer qui incombe à chaque contribuable résulte d'un règlement légalement adopté et régulièrement confirmé par les électeurs municipaux. Si les municipalités avaient le désir de payer, le secretaire-trésorier de chaque municipalité intéressée n'aurait qu'à faire, pour le paiement de chaque année, un rôle de perception ; et il aurait le droit, à défaut de paiement, de prélever la quote-part de chaque contribuable, sans poursuite, ou procédé judiciaire, par la saisie et la vente de ses meubles, ou par l'adjudication des immeubles imposables en vertu du règlement. Ainsi l'effet des résolutions 11, 12 et 13, est simplement de substituer le shérif au secrétaire-trésorier pour la perception de la quote-part payable par chaque contribuable. Les municipalités, si elles étaient disposées à remplir leurs engagements auraient exécution parée contre les contribuables ; et je ne vois pas qu'il y ait d'injustice à donner cette exécution parée aux porteurs des debentures quand les municipalités seront récalcitrantes.

On nous dit que les résolutions rendraient le shérif absolu, et qu'il pourrait commettre des injustices sans qu'il y eût de remède. Tel ne sera pas le cas. Le shérif est un officier de la cour supérieure et il est sous le contrôle de cette cour. Si l'on faisait voir que le montant que les porteurs de débentures demanderaient à faire prélever, a été payé, ou que la quote-part d'un individu dont les effets seraient saisis ou dont la terre serait annoncée en vente, a été payée, la cour aurait toujours le droit de donner un ordre pour arrêter les procédés, et le shérif serait obligé de s'y conformer sous les peines pour mépris de cour.

Les municipalités qui ont souscrit ont sollicité et ont même exigé que le gouvernement vint à faire le chemin comme travail public ; et maintenant la bonne foi qui doit régner dans l'exécution, les conventions entre les municipalités et le gouvernement, aussi bien qu'entre des particuliers, les oblige à remplir les obligations qu'elles ont contractées. Est-ce que les municipalités doivent craindre cette loi ? Mais non ; car tout ce qu'elles ont à faire est de payer honnêtement ce qu'elles ont promis, et ce qu'elles doivent, et la loi ne les affectera pas. Ces clauses n'ont pour objet que d'assurer et de forcer l'exécution d'obligations antérieures.

Les municipalités qui veulent agir de bonne foi, et qui désirent payer ne devront pas certainement en craindre les dispositions; elles n'ont qu'à remplir leurs engagements pour que la loi qui va être basée sur ces résolutions reste lettre morte à leur égard.

On nous dit, M. l'orateur, que les résolutions sont sans précédent, que jamais dans un pays civilisé on a tenté une chose semblable. Quand une chose est nécessaire et qu'elle n'est pas injuste, il n'est pas de rigueur qu'il y ait un précédent pour qu'elle se fasse. Mais l'assertion qu'il n'y a pas de précédent pour la législation qui est maintenant proposée n'est pas fondée. En 1873 la province d'Ontario voulait régler la question du fond d'emprunt municipal. Quelques municipalités avaient reçu des argents de ce fonds et devaient au gouvernement des sommes considérables tant pour capital que pour intérêts échus, tandis que d'autres municipalités, qui n'avaient rien reçu, avaient droit à une part dans la distribution du fonds ; l'affaire a été réglée par le statut 36 Vic., chap. 47.

Ce statut va même plus loin que ce qui est contenue dans les résolutions qui sont soumises à cette chambre. La première section décrète d'une manière absolue quelle est la somme que chaque mnnicipalité endettée doit payer au gouvernement ; et la deuxième section fixe la somme que les municipalités qui n'avaient pas eu leur part du fonds, auraient droit d'avoir dans la distribution. La 3e section donne au lieutenant-gouverneur en conseil, le droit de corriger les erreurs qui pourraient s'être glissées dans la cédule fixant les montants à être payés par les municipalités endettées. La 6e section statue que chaque municipalité endettée livrera au trésorier d'Ontario des débentures pour le montant de sa dette telle que fixé par le statut et ordonne qu'à défaut par elle d'exécuter telles débentures, des débentures pourront être signées par des syndics, ayant la même valeur que si elles avaient été émanées par la corporation.

Les section 20 et 21 autorisent les syndics, à défaut du paiement de l'intérêt et de la contribution au fond d'amortissement par les corporations, à émaner un warrant au shérif pour la perception de la somme arriérée, et elles autorisent le shérif à prélever le montant mentionné dans tel warrant, des contribuables par la saisie et la vente de leurs effets mobiliers et par l'adjudication de leurs immeubles.

Voici donc un précédent pour la législation maintenant sous considération, et je répète que ce statut d'Ontario va même plus loin que la législation qne l'on nous propose. Dans ce statut, la législature décrète quelles sommes les municipalités seront obligées de payer, et ensuite elle pourvoit à un mode d'exécution, tandis que les résolutions qui nous occupent en ce moment, ne pourvoient qu'au mode d'exécution pour le recouvrement des dettes qui existent aujourd'hui, et dont le montant est légalement établi et constaté.

Je ne reconnais pas que le peuple d'Ontario soit supérieur à celui de cette Province, mais il y a des personnes qui se plaisent à répéter que les habitants d'Ontario entendent mieux les principes d'une constitution libre que nous ; et ces personnes nous disent que jamais le peuple d'Ontario se soumettrait, lui, à une loi comme celle dont on discute maintenant le projet. Je répondrai à ces personnes que nulle municipalité d'Ontario n'a demandé au gouvervement de la Puissance, le désaveu du statut que je viens de citer, et que personne dans cette province-là n'a jamais prétendu que ce statut fut dangereux pour les libertés du peuple.

Je suis d'opinion que les résolutions sont nécessaires afin de permettre au gouvernement de recouvrer les souscriptions municipales d'une manière prompte et lui fournir les deniers nécessaires à l'achèvement des travaux autorisés par cette chambre et qui sont en grande partie exécutés.

Je crois que ces résolutions ne violent aucun principe du droit, vû qu'elles ne changent en rien l'effet des obligations contractées par les municipalités et qu'elles ne règlent que la suite de ces obligations.

Pour ces raisons, je voterai pour l'adoption de ces résolutions.

Permettez-moi, M. l'orateur, d'ajouter quelques mots sur une matière qui m'est personnelle.

Un journal publié en cette ville a dit ce soir que si je votais pour l'adoption des resolutions, je ne serais jamais réélu dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Je tiens à déclarer ici, avant de m'asseoir, que ma conduite en chambre n'a jamais été, n'est pas aujourd'hui et dans l'avenir ne sera pas influencée par le plaisir de me rendre populaire ou de m'assurer une réélection. Je tiens à faire ce que je crois être juste, non-seulement pour l'avantage de mon comté, mais pour celui du pays tout entier. Je voterais donc pour ces résolutions, parceque je crois qu'elles sont non-seulement dans l'intérêt particulier de mon comté, mais aussi dans l'intérêt général. Si mes électeurs partagent mon opinion, j'aurai leur approbation ; si, au contraire, ils ne la partagent pas et n'approuvent pas la ligne de conduite que je suis en ce moment, il me restera toujours la consolation d'avoir fait mon devoir.

FIN.